

MESSAGE N° 216 20 septembre 2005
du Conseil d'Etat au Grand Conseil
accompagnant le projet de loi modifiant la loi sur
l'imposition des véhicules automobiles et des
remorques

Nous avons l'honneur de vous soumettre un projet de loi modifiant la loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVA) ainsi que le tarif qui lui est annexé. Il s'agit, d'une part, d'ajuster certaines positions tarifaires relatives aux genres de véhicules affectés aux transports routiers et, d'autre part, de faire participer les communes aux frais de perception de l'impôt sur les véhicules automobiles et les remorques.

1. RÉDUCTION DE L'IMPOSITION
DES VÉHICULES AFFECTÉS
AUX TRANSPORTS ROUTIERS

En avril 2005, la section fribourgeoise de l'Association suisse des transports routiers a interpellé le Conseil d'Etat en soulignant que l'impôt cantonal sur les véhicules pour les entreprises de cette branche d'activité était très élevé en comparaison nationale. En parallèle, une tendance à procéder à une immatriculation auprès de cantons dont la charge fiscale est plus faible a été observée ces derniers mois par l'Office de la circulation et de la navigation (OCN) auprès des entreprises de transports. Sur la base d'une étude détaillée des tarifs, des écarts défavorables ont été identifiés; ceux-ci justifient certaines réductions. Il est également procédé à l'intégration dans la LIVA de conditions tarifaires octroyées depuis de nombreuses années à certains genres de véhicules ainsi qu'à une révision partielle de l'attribution de nouveaux genres de véhicules à des groupes tarifaires. Ces deux dernières adaptations ont des incidences négligeables sur les rentrées fiscales.

1.1 Situation générale

La LIVA règle l'imposition des véhicules automobiles et des remorques dans le canton de Fribourg. Celle-ci prévoit, en fonction du genre de véhicule, quelques tarifs forfaitaires et d'autres progressifs selon la cylindrée ou la charge utile. En automne 2004, le Grand Conseil a donné compétence au Conseil d'Etat pour indexer le tarif annexé à la LIVA, pour autant que l'indice des prix à la consommation varie d'au moins 5% depuis la dernière indexation réalisée de façon échelonnée en 2001 et 2002. Depuis lors, cette condition est remplie et le Conseil d'Etat a promulgué le 13 septembre 2005 la loi du 12 octobre 2004 modifiant la LIVA. Le nouveau tarif entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

Le présent projet propose de réduire certaines positions tarifaires applicables au 1^{er} janvier 2006. Il tient déjà compte de l'indexation des tarifs au 1^{er} janvier 2006.

Une étude détaillée par genre de véhicules démontre que l'effort fiscal sur le plan cantonal est particulièrement élevé pour les camions et les tracteurs à sellette. Ceux-ci versent une contribution qui, en moyenne, est cinq fois plus élevée que celle des voitures de tourisme ou de livraison.

1.2 Lieu et barèmes d'imposition

Les dispositions fédérales, à savoir la loi sur la circulation routière et diverses ordonnances, définissent le lieu de

stationnement d'un véhicule; c'est celui-ci qui est retenu pour l'imposition.

L'imposition des véhicules de type voitures de tourisme, motocycles, etc., ne pose pas de problème, étant donné que la majorité des détenteurs sont des personnes physiques dont le domicile légal est aisément déterminé.

La détermination du lieu d'imposition des camions, des remorques, des véhicules articulés ou encore d'autres véhicules à usage professionnel est nettement plus délicate. Les tarifs d'imposition d'un canton à l'autre présentent de grandes divergences et le lieu de stationnement communiqué aux autorités d'immatriculation peut avoir un caractère fictif afin de réduire la charge fiscale; ceci est possible grâce par exemple à une adresse boîte aux lettres. En pratique, le lieu de stationnement d'un véhicule ne peut parfois être élucidé qu'à grands frais (surveillance sur plusieurs semaines du stationnement du véhicule, etc...). Il convient dès lors d'encourager les entreprises fribourgeoises de transports routiers à payer l'impôt sur les véhicules dans le canton de Fribourg par l'introduction de tarifs modérés, faute de quoi une baisse de l'effectif des véhicules immatriculés avec des plaques FR réduirait les rentrées fiscales.

Plusieurs cantons vont actualiser leurs barèmes d'imposition, en particulier le canton de Berne, lequel a mis en consultation une modification des tarifs. Ainsi, un prix forfaitaire de 567 francs pour toute remorque dont le poids total est supérieur à 3500 kg est prévu; ce forfait représente une réduction d'environ 50% par rapport aux tarifs en vigueur.

1.3 Estimation du potentiel de perte fiscale à moyen terme

Ces derniers mois, plusieurs rappels des dispositions légales relatives au lieu d'immatriculation des véhicules, notamment pour des remorques, ont dû être fait à des transporteurs. Ceci confirme l'attractivité fiscale d'autres cantons. Si aucun ajustement de tarif n'est opéré, l'immatriculation sous plaques de contrôle autre que FR va s'intensifier.

Pour les remorques et semi-remorques, on peut estimer entre 180 000 et 360 000 francs le potentiel de perte fiscale. Ceci correspond à 10–20% de la masse fiscale des remorques et semi-remorques dont la charge utile est supérieure à 1000 kg.

Du même coup, les transporteurs qui auraient mis en œuvre une adresse boîte aux lettres ou encore d'autres arrangements administratifs hors du canton de Fribourg pourraient également les utiliser pour d'autres genres de véhicules, en particulier les camions et les tracteurs à sellette. On peut estimer la perte fiscale entre 175 000 et 350 000 francs; ceci correspond à 5–10% des recettes fiscales perçues actuellement sur les camions et les tracteurs à sellette.

Le potentiel de la perte fiscale globale à moyen terme peut être estimé entre 355 000 et 710 000 francs.

1.4 Analyse détaillée et propositions de modifications tarifaires

Une analyse par catégorie a été réalisée pour tous les véhicules en relation avec les transports professionnels. Les propositions de modifications tarifaires sont présentées ci-après, par catégorie de véhicules concernés.

1.4.1 Camions

L'Administration fédérale des contributions (AFC) a établi une comparaison nationale sur les tarifs applicables en 2004 pour 12 types de camions présentant une charge utile comprise entre 2500 et 18 200 kg. Cette étude montre que la charge fiscale du canton de Fribourg est toujours supérieure à la moyenne suisse. En fait, le canton se positionne entre le 2^e et le 7^e rang. Un léger remaniement des tarifs permettrait de corriger les principaux écarts défavorables. A l'exception des véhicules dont la charge utile est comprise entre 2000 et 2999 kg, tous les camions bénéficieraient d'une réduction comprise entre 1 et 11%. Ceci représenterait une réduction brute de la masse fiscale de 135 000 francs ou de 4%.

Imposition selon la charge utile	Actuel			Proposition		
	Tarif		Rang	Tarif		Variation
	CH	FR		FR	Rang	
Exemples						
2 500 kg	692	961	4 ^e	960	4 ^e	0%
3 200 kg	889	1200	4 ^e	1160	4 ^e	- 3%
5 250 kg	1216	1761	3 ^e	1560	4 ^e	- 11%
5 000 kg	1590	2121	2 ^e	1965	4 ^e	- 7%
11 250 kg	2081	2481	4 ^e	2370	5 ^e	- 4%
16 000 kg	2591	3081	7 ^e	3035	7 ^e	- 1%
18 000 kg	2871	3321	7 ^e	3295	7 ^e	- 1%

CH = moyenne arithmétique suisse; FR = tarif y compris indexation de 5% au 1.1.2006, selon loi du 12 octobre 2004

1^{er} = le plus cher sur le plan suisse

1.4.2 Remorques destinées au transport de choses dont l'imposition se fait selon la charge utile

L'enquête de l'AFC ne couvre qu'un seul type de remorque; un complément d'enquête a été réalisé par l'OCN. Le résultat montre que la charge fiscale fribourgeoise pour les remorques est nettement supérieure à la moyenne suisse, notamment pour les remorques présentant une charge utile importante. Ce remaniement des tarifs permettrait de rapprocher toutes les positions de la moyenne nationale. Mis à part les détenteurs de remorques avec un tarif forfaitaire (tractées par des motocycles/machines de travail, caravanes, etc.), tous les détenteurs bénéficieraient d'une réduction comprise entre 2 et 27%. Les réductions les plus élevées concerneraient les remorques dont la charge utile est égale ou supérieure à 2000 kg. Ceci représenterait une réduction brute de la masse fiscale de 315 000 francs ou de 13%.

Imposition selon la charge utile	Actuel			Proposition		
	Tarif		Rang	Tarif		Variation
	CH	FR		FR	Rang	
Exemples						
450 kg	103	128	5 ^e	125	6 ^e	- 2%
770 kg	121	192	3 ^e	175	5 ^e	- 9%
2 950 kg	313	423	4 ^e	340	9 ^e	- 20%
5 550 kg	511	816	4 ^e	595	7 ^e	- 27%
8 000 kg	643	1057	3 ^e	850	5 ^e	- 20%
12 000 kg	792	1381	2 ^e	1070	4 ^e	- 23%
14 000 kg	854	1543	2 ^e	1180	4 ^e	- 24%

CH = moyenne arithmétique suisse; FR = tarif y compris indexation de 5% au 1.1.2006, selon loi du 12 octobre 2004

1^{er} = le plus cher sur le plan suisse

1.4.3 Véhicules articulés avec une immatriculation pour le véhicule tracteur et une immatriculation pour le véhicule tracté

Ce type de configuration est composé d'un tracteur à sellette (véhicule tracteur de 2 ou 3 essieux) et d'une semi-remorque avec un ou plusieurs essieux. La LIVA ne prévoit pas une position tarifaire spécifique pour les véhicules articulés. Le principe d'imposition actuel est le suivant: pour les tracteurs à sellette présentant un poids total supérieur à 3500 kg, un forfait de 1761 francs (tarif équivalent à un camion d'une charge utile de 5500 kg) est appliqué; pour les semi-remorques, application du tarif remorque après déduction d'un forfait de 5500 kg de charge utile.

Ce projet prévoit de créer une position tarifaire forfaitaire de 1750 francs pour les tracteurs à sellette présentant un poids total supérieur à 3500 kg. Pour les semi-remorques, le tarif remorque sera appliqué avec comme base d'imposition la charge utile effective (suppression de la déduction d'un forfait de 5500 kg); en compensation, une réduction spéciale de 10% sur le tarif remorque est opérée. Cette nouvelle base d'imposition est non seulement plus transparente pour les détenteurs mais également plus aisée dans son application. Cette mesure toucherait 250 tracteurs à sellette et 350 semi-remorques. Elle représenterait une réduction brute de la masse fiscale de 60 000 francs ou de 6%.

Imposition*	Actuel			Proposition		
	Tarif		Rang	Tarif		Variation
	CH	FR		FR	Rang	
Exemples						
22 000 kg	3140	3466	9 ^e	3208	13 ^e	- 7%
24 000 kg	3284	3628	8 ^e	3307	14 ^e	- 9%
27 000 kg	3565	3871	10 ^e	3456	15 ^e	- 11%

CH = moyenne arithmétique suisse; FR = tarif y compris indexation de 5% au 1.1.2006, selon loi du 12 octobre 2004

1^{er} = le plus cher sur le plan suisse

* forfait pour le tracteur à sellette (actuel 1761 francs, proposition 1750 francs) + tarif selon la charge utile de la semi-remorque.

Malgré un classement satisfaisant du canton, un ajustement doit être opéré afin de maintenir une cohérence entre la charge fiscale d'une configuration camion/remorque et celle d'un tracteur à sellette/semi-remorque.

1.4.4 Autocars de plus de 25 places assises

Près de 70 autocars sont soumis à l'impôt, ce qui représente un total de 2900 places facturées au tarif de 60 francs. La proposition prévoit une réduction du tarif pour les véhicules de grande capacité (plus de 25 places) en introduisant une position tarifaire complémentaire de 48 francs. Elle toucherait 55 véhicules avec une capacité totale de 2600 places. Ceci représenterait une réduction brute de la masse fiscale de 30 000 francs ou de 17%.

Imposition selon le nombre de places assises	Actuel			Proposition		
	Tarif		Rang	Tarif		Variation
	CH	FR		FR	Rang	
Exemples						
50	2336	3000	5 ^e	2400	13 ^e	- 20%
60	2556	3600	4 ^e	2880	7 ^e	- 20%

CH = moyenne arithmétique suisse; FR = tarif y compris indexation de 5% au 1.1.2006, selon loi du 12 octobre 2004

1^{er} = le plus cher sur le plan suisse

1.5 Commentaires des dispositions modifiées

Article 7

L'article 7, traitant de la base d'imposition, introduit divers genres de véhicules et de remorques.

A l'alinéa 1 est introduit le «tracteur à sellette». Il s'agit de tracteurs à sellette d'un poids total supérieur à 3500 kg et dont l'imposition s'effectuerait de façon forfaitaire, selon proposition au chiffre 1.4.3.

A l'alinéa 2, la notion «autres engins assimilables» est introduite. Cette définition générale intègre les motocycles-side-cars, motocycles-tricars, tricycles et quadricycles à moteur. Elle offre également pour le futur la souplesse nécessaire en fonction de nouveaux genres de véhicules à moteur. Par ailleurs, les tracteurs à sellette légers (poids total inférieur à 3500 kg) sont également mentionnés sous cet alinéa; l'imposition de ces derniers se fait déjà sur la base de la cylindrée du moteur.

L'alinéa 3 mentionne désormais les remorques et semi-remorques de transport. Malgré une définition détaillée dans l'annexe présentant les tarifs, la base d'imposition de ce genre de véhicules n'est pas spécifiée dans la LIVA; il s'agit de la préciser.

A l'alinéa 4 sont enfin mentionnés les minibus, conformément à l'article 11 de l'Ordonnance fédérale du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers. Les minibus sont aujourd'hui déjà imposés selon le nombre de places assises.

Annexe

L'annexe à la LIVA est modifiée, d'une part pour y introduire de nouveaux genres de véhicules et, d'autre part, pour ajuster le tarif d'imposition de certains véhicules.

Le périmètre des véhicules rattachés au chiffre 7 du tarif est élargi; il inclut les luges à moteur, conformément à la pratique actuelle.

Le périmètre des véhicules rattachés au chiffre 8 du tarif est élargi; il inclut les tricycles et les quadricycles à moteur, conformément à la pratique actuelle.

Le périmètre des véhicules rattachés au chiffre 9 du tarif est élargi; il inclut les tracteurs à sellette légers, conformément à la pratique actuelle.

Le périmètre des véhicules rattachés au chiffre 10 du tarif est élargi; il inclut désormais les véhicules articulés, à savoir un tracteur à sellette et semi-remorque immatriculés de façon commune avec un seul numéro de plaques de contrôle, conformément à la pratique actuelle. Le tarif est adapté selon les principes présentés sous chiffre 1.4.1.

Le périmètre des véhicules rattachés au chiffre 11 du tarif est élargi; il inclut les minibus, conformément à la pratique actuelle. Le tarif est désormais dégressif grâce à l'introduction d'une nouvelle classe applicable aux véhicules dès 25 places assises (cf. principes présentés sous chiffre 1.4.4). De plus, le tarif précise également la réduction de 33% appliquée aux véhicules affectés aux transports scolaires. Celle-ci découle du nombre de places d'enfants publié sur le permis de circulation, à savoir un rapport de 3 places enfants pour 2 places adultes.

Le chiffre 12 du tarif détermine l'imposition forfaitaire applicable aux tracteurs à sellette dont le poids total est supérieur à 3500 kg, selon les principes présentés sous chiffre 1.4.3.

Le périmètre des véhicules rattachés au chiffre 14 est élargi, conformément à la pratique actuelle. Le tarif est ajusté selon les principes présentés sous chiffres 1.4.2 et 1.4.3. De plus, le tarif précise également le plafond d'imposition appliqué aux remorques spéciales.

2. PARTICIPATION DES COMMUNES AUX FRAIS DE PERCEPTION

2.1 Justification de la mesure

Conformément à l'article 1 al. 3 LIVA, l'Etat rétrocède aux communes le 30% net des impôts sur les véhicules à moteur et les remorques. Les frais de perception, qui s'élèvent à près de deux millions de francs par an, sont actuellement supportés exclusivement par l'Etat. Dès lors, il est justifié que ces frais soient également supportés par les communes pour une quote-part équivalente à la rétrocession en leur faveur.

2.2 Commentaire des dispositions modifiées

Article 8 al. 1

L'article 8 est formulé selon une nouvelle structure. Le rappel de la compétence du Conseil d'Etat est maintenu. Par contre, la mention concernant l'autorité compétente pour fixer l'impôt dû est devenue inutile dès lors que la loi du 7 mai 1996 sur l'Office de la circulation et de la navigation précise désormais que l'OCN est compétent pour percevoir l'impôt sur les véhicules et l'impôt sur les bateaux.

Article 8 al. 2

Les communes sont appelées à participer aux frais de perception des impôts pour une quote-part équivalente à la rétrocession en leur faveur. Selon l'article 24 al. 3 de la L'OCN, les services que l'Office fournit à l'Etat, notamment la perception des impôts sur les véhicules et sur les bateaux, de même que les services fournis par l'Etat à l'Office, sont facturés au prix coûtant. Le taux de perception facturé par l'OCN a baissé régulièrement au cours de ces dernières années (de 3,2% à 2,4%, ce dernier taux sera applicable dès 2006). Le tableau ci-dessous présente la répartition du produit de l'impôt sur les véhicules et les remorques entre les divers partenaires.

Exemple	Actuel	Proposition
Impôt net encaissé	100.–	100.–
<i>Répartition:</i>		
OCN	2.40	2.40
Etat	67.60	68.32
Communes	30.–	29.28

3. INCIDENCES

3.1 Incidences financières pour l'Etat et les communes

La synthèse des incidences financières découlant des modifications proposées selon chiffres 1 et 2 est développée ci-dessous.

3.1.1 Evolution du produit des impôts sur les véhicules et les remorques

Le détail des réductions tarifaires ponctuelles se présente ainsi:

Chiffre	Genre de véhicules	Variation en Fr.	Variation en %
1.4.1.	Camions	- 135 000	- 4%
1.4.2.	Remorques	- 315 000	- 13%
1.4.3.	Véhicules articulés (tracteurs à sellette et semi-remorques)	- 60 000	- 6%
1.4.4.	Autocars de plus de 25 places assises	- 30 000	- 17%
	Total	- 540 000	

Ci-dessous, un comparatif relatif à l'évolution globale des budgets 2005 et 2006:

Libellé	Budget 2005	Budget 2006	Variation
Impôts sur les véhicules à moteur et les remorques	70 906 000	* 76 140 000	+ 5 234 000
- réductions tarifaires ponctuelles (chiffre 1 du projet, détail ci-dessus)	néant	540 000	- 540 000
- frais de perception, exclu impôts sur les bateaux (2005: 2,9%, 2006: 2,4%)	2 056 270	1 814 400	241 870
= Produit net des impôts sur les véhicules à moteur et les remorques	68 849 730	73 785 600	+ 4 935 870

* la croissance de la masse fiscale est essentiellement générée par l'indexation de 5% des tarifs au 1^{er} janvier 2006

3.1.2 Répartition canton/communes du produit net des impôts sur les véhicules et remorques

	Budget 2005	Budget 2006	Variation
Produit de l'impôt en faveur du canton (70%)	49 634 200	52 920 000	+ 3 285 800
- Frais de perception à charge du canton	2 056 270	1 270 080	786 190
= Produit net pour le canton	47 577 930	51 649 920	+ 4 071 990
Produit de l'impôt en faveur des communes (30%)	21 271 800	22 680 000	+ 1 408 200
- Frais de perception à charge des communes (chiffre 2 du projet)	néant	544 320	- 544 320
= Produit net pour les communes	21 271 800	22 135 680	+ 863 880

3.2 Autres incidences

Le projet n'a pas d'incidences en personnel ainsi que sur la répartition des tâches entre l'Etat et les communes. Il est conforme au droit fédéral et est eurocompatible. Il n'est par ailleurs pas soumis au référendum financier.

4. CONCLUSION

Dans le domaine du transport routier, les diverses comparaisons nationales démontrent que la charge fiscale du canton de Fribourg pour les camions, remorques, tracteurs à sellette, semi-remorques et autocars est nettement supérieure à la moyenne suisse. Ces écarts défavorables

incitent nos transporteurs à immatriculer leurs véhicules dans des cantons moins onéreux, moyennant certains arrangements (adresses boîte aux lettres, etc.). Cette migration va encore être accentuée par le fait que le canton de Berne, limitrophe, a mis en consultation une modification légale réduisant de près de 50% le tarif pour les remorques d'un poids total supérieur à 3500 kg. Si le tarif des impôts pour ces diverses catégories n'est pas réduit, il faut s'attendre à moyen terme à une perte fiscale estimée entre 355 000 et 710 000 francs. Dès lors, une adaptation de certains tarifs est proposée. Le total des réductions se monte à 540 000 francs, selon détail présenté sous chiffre 3.1.1. Après prise en compte de ces adaptations, les nouveaux tarifs se situent encore en dessus de la moyenne nationale, toutefois dans une mesure plus ou moins égale à d'autres genres de véhicules (voitures de tourisme, véhicules utilitaires, motocycles, etc...). Ainsi la pression fiscale cantonale reste équilibrée autant pour les entreprises de transports routiers que pour les particuliers.

En raison de l'indexation des tarifs et de l'évolution du parc automobile, le manque à gagner découlant des baisses d'impôts proposées est largement compensé tant pour l'Etat que pour les communes.

BOTSCHAFT Nr. 216 20. September 2005 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Gesetzesentwurf zur Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger

Wir beehren uns, Ihnen einen Gesetzesentwurf zur Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzG) sowie des im Anhang publizierten Tarifs zu unterbreiten. Zum einen sollen gewisse Tarifpositionen betreffend die Fahrzeugarten für den Strassentransport angepasst werden, zum anderen sollen die Gemeinden an den Erhebungskosten der Motorfahrzeug- und Anhängersteuer beteiligt werden.

1. SENKUNG DER BESTEUERUNG DER ZUM STRASSENTRANSPORT BESTIMMTEN FAHRZEUGE

Im April 2005 hat sich die Freiburger Sektion des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes an den Staatsrat gerichtet: die Kantonssteuer sei für die Unternehmen ihrer Branche im Landesvergleich sehr hoch. Gleichzeitig hat das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt (ASS) in den letzten Monaten die Tendenz festgestellt, dass die Transportunternehmen vermehrt in Kantonen mit geringerer Steuerlast immatrikulieren. Eine detaillierte Tarifanalyse ergab einige ungünstige Positionen, deren Anpassung sich rechtfertigt. Weitere Änderungen des BMfzG betreffen die Integration der Tarifreduktionen für gewisse Fahrzeugarten sowie die Zuordnung neuer Fahrzeugarten zu Tarifgruppen. Letztere Anpassungen haben einen unbedeutenden Einfluss auf die Steuereinnahmen.

1.1 Grundlagen

Das BMfzG regelt die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger im Kanton Freiburg. Es führt die Tarife

auf, die je nach Fahrzeugart in Funktion von Hubraum oder Nutzlast variieren oder seltener eine Pauschale sind. Im Herbst 2004 hat der Grosse Rat den Staatsrat befugt, die Tarife im Anhang des BMfzG der Teuerung anzupassen, sofern der Landesindex der Konsumentenpreise um mindestens 5% von der letzten Indexierung abweicht, die in den Jahren 2001 und 2002 stufenweise durchgeführt wurde. Nachdem diese Voraussetzung gegeben war, promulgierte der Staatsrat am 13. September 2005 das Gesetz vom 12. Oktober 2004 zur Änderung des BMfzG. Der neue Tarif wird am 1. Januar 2006 in Kraft treten.

Dieser Entwurf schlägt die Senkung gewisser Tarifpositionen ab 1. Januar 2006 vor. Die Indexierung der Tarife ab 1. Januar 2006 wird darin berücksichtigt.

Eine detaillierte Analyse nach Fahrzeugarten zeigt, dass die Steuerbelastung auf kantonaler Ebene für Lastwagen und Sattelschlepper besonders hoch ist. Deren Steuer ist im Mittel fünfmal höher als diejenige für Personen- oder Lieferwagen.

1.2 Ort und Steuertarife

Das Bundesrecht, genauer das Strassenverkehrsgesetz und verschiedene Verordnungen definieren den Standort eines Fahrzeuges; an diesem Ort wird das Fahrzeug auch besteuert.

Die Besteuerung der Personenwagen, Motorräder usw. stellt keine besonderen Probleme, da die meisten Halter natürliche Personen sind, deren Rechtsdomizil leicht zu bestimmen ist.

Die Bestimmung des Besteuerungsortes der Lastwagen, Anhänger, Sattelmotorfahrzeuge und anderen gewerblich genutzten Fahrzeuge ist bedeutend heikler. Zwischen den Kantonen herrschen grosse Tarifunterschiede. Der Standort, der den Immatrikulationsbehörden gemeldet wird kann fiktiv sein, um die Steuerlast zu reduzieren. Dies ist zum Beispiel mit einer Briefkastenfirma möglich. Den wahren Standort eines Fahrzeugs zu eruieren ist in der Praxis schwierig und unter Umständen mit grossen Kosten verbunden (Überwachung des Standortes des Fahrzeuges während mehreren Wochen usw.). Deshalb sollen die Freiburger Transportunternehmer dank der Einführung gemässiger Tarife dazu gebracht werden, ihre Fahrzeugsteuern im Kanton Freiburg zu entrichten. Andernfalls würde eine Abnahme der mit FR-Schildern immatrikulierten Fahrzeuge eine Verminderung der Steuereinnahmen zur Folge haben.

Mehrere Kantone werden ihre Steuertarife anpassen. Im Kanton Bern ist eine Tarifänderung in der Vernehmlassung, die für Anhänger mit einem Gesamtgewicht grösser als 3500 kg eine Pauschale von 567 Franken vorsieht; dies entspricht einer Reduktion von ungefähr 50% gegenüber den bisherigen Tarifen.

1.3 Schätzung des mittelfristigen potentiellen Steuerausfalls

In den letzten Monaten mussten mehreren Transporteuren die rechtlichen Bestimmungen bezüglich des Standortes der Fahrzeugimmatrikulation, namentlich der Anhänger, in Erinnerung gerufen werden. Dies bestätigt die Steuerattraktivität anderer Kantone. Ohne Tarifanpassung werden Immatrikulationen mit ausserkantonalen Schildern noch häufiger vorgenommen.

Bei den Anhängern und Sattelanhängern wird der potentielle Steuerausfall auf 180 000 bis 360 000 Franken geschätzt. Dies entspricht 10–20% des Steuerertrages der Anhänger und Sattelanhänger mit einer Nutzlast über 1000 kg.

Gleichzeitig könnten Transporteure, die eine Briefkastenfirma oder Arrangements ausserhalb des Kantons Freiburg eingerichtet haben auch andere Fahrzeugarten ausserkantonale immatrikulieren, besonders Lastwagen und Sattelschlepper. Der Steuerausfall kann auf 175 000 bis 350 000 Franken geschätzt werden; dies entspricht 5–10% der Steuereinnahmen, die heute von Lastwagen und Sattelschleppern erhoben werden.

Insgesamt kann der mittelfristig zu erwartende Steuerausfall auf 355 000 bis 710 000 Franken geschätzt werden.

1.4 Detailanalyse und Vorschläge zu Tarifänderungen

Für sämtliche Fahrzeugkategorien des gewerblichen Transports wurde eine Tarifanalyse durchgeführt. Die Tarifänderungsvorschläge sind, nach betroffenen Fahrzeugkategorien geordnet, nachstehend aufgeführt.

1.4.1 Lastwagen

Die eidgenössische Steuerverwaltung (ESTV) hat einen nationalen Vergleich der Tarife 2004 für 12 Lastwagentypen mit einer Nutzlast zwischen 2500 und 18 200 kg durchgeführt. Diese Erhebung zeigt, dass die freiburgische Steuerlast immer über dem Schweizer Mittel liegt und Ränge zwischen 2 und 7 belegt. Mit einer leichten Anpassung der Tarife könnten die ungünstigsten Positionen korrigiert werden. Ausser den Fahrzeugen mit einer Nutzlast zwischen 2000 und 2999 kg würde die Tarifsenkung für sämtliche Lastwagen zwischen 1% und 11% betragen. Dies würde einer Bruttoreduktion des Steuerertrags von 135 000 Franken oder 4% entsprechen.

Besteuerung nach Nutzlast	Bisher			Vorschlag		
	Tarif		Rang	Tarif		Veränderung
	CH	FR		FR	Rang	
2 500 kg	692	961	4.	960	4.	0%
3 200 kg	889	1200	4.	1160	4.	- 3%
5 250 kg	1216	1761	3.	1560	4.	- 11%
5 000 kg	1590	2121	2.	1965	4.	- 7%
11 250 kg	2081	2481	4.	2370	5.	- 4%
16 000 kg	2591	3081	7.	3035	7.	- 1%
18 000 kg	2871	3321	7.	3295	7.	- 1%

CH = arithmetisches Mittel Schweiz; FR = Tarif, inkl. Indexierung von 5% ab 1.1.2006, gemäss Gesetz vom 12. Oktober 2004

1. Rang = teuerster der Schweiz

1.4.2 Sachtransportanhänger, die aufgrund der Nutzlast besteuert werden

Das ASS führte zur Beurteilung der Anhängerart eine ergänzende Erhebung durch, da diejenige der ESTV nur eine Anhängerart abdeckte. Das Ergebnis zeigt, dass die freiburgische Steuerlast für Anhänger deutlich höher ist

als das Schweizer Mittel, namentlich für Anhänger mit grosser Nutzlast. Mit dieser Anpassung könnten sämtliche Tarifpositionen dem nationalen Mittel angenähert werden. Die Reduktion würde zwischen 2 und 27% betragen, ausgenommen die Anhänger, die mit einem Pauschaltarif besteuert werden (gezogen von Motorrädern/Arbeitsmaschinen, Wohnanhänger usw.). Die Reduktion wäre für Anhänger mit einer Nutzlast ab 2000 kg am grössten. Die Bruttoreduktion des Steuerertrags würde 315 000 Franken oder 13% betragen.

Besteuerung nach Nutzlast	Bisher			Vorschlag		
	Tarif		Rang	Tarif		Veränderung
	CH	FR		FR	Rang	
Beispiele						
450 kg	103	128	5.	125	6.	- 2%
770 kg	121	192	3.	175	5.	- 9%
2 950 kg	313	423	4.	340	9.	- 20%
5 550 kg	511	816	4.	595	7.	- 27%
8 000 kg	643	1057	3.	850	5.	- 20%
12 000 kg	792	1381	2.	1070	4.	- 23%
14 000 kg	854	1543	2.	1180	4.	- 24%

CH = arithmetisches Mittel Schweiz; FR = Tarif, inkl. Indexierung von 5% ab 1.1.2006, gemäss Gesetz vom 12. Oktober 2004

1. Rang = teuerster der Schweiz

1.4.3 Sattelmotorfahrzeuge mit einer Immatrikulation für ein Zugfahrzeug und einer Immatrikulation für ein mitgeführtes Fahrzeug

Diese Kombination besteht aus einem Sattelschlepper (Zugfahrzeug 2 oder 3-Achser) und einem Sattelanhänger mit einer oder mehreren Achsen. Die ESTV sieht keine spezielle Tarifposition für Sattelmotorfahrzeuge vor. Bisher galt folgender Besteuerungsgrundsatz: für Sattelschlepper mit einem Gesamtgewicht grösser als 3500 kg wird eine Pauschale von 1761 Franken (Tarif entspricht demjenigen eines Lastwagens mit 5500 kg Nutzlast) erhoben; Sattelanhänger werden gemäss dem Anhängertarif abzüglich einer Pauschalnutzlast von 5500 kg besteuert.

Neu wird für Sattelschlepper mit einem Gesamtgewicht grösser als 3500 kg eine Tarifpauschale von 1750 Franken vorgesehen. Bei den Sattelanhängern wird der Anhängertarif angewendet, die Steuergrundlage ist die tatsächliche Nutzlast (Wegfall des Abzugs einer Pauschalnutzlast von 5500 kg); zum Ausgleich wird der Anhängertarif um 10% ermässigt. Die neue Steuergrundlage ist nicht nur für die Halter transparenter, sondern auch einfacher in der Anwendung. Sie würde 250 Sattelschlepper und 350 Sattelanhänger betreffen. Diese Anpassung würde einer Bruttoreduktion des Steuerertrags von 60 000 Franken oder 6% entsprechen.

Besteuerung*	Bisher			Vorschlag		
	Tarif		Rang	Tarif		Änderung
	CH	FR		FR	Rang	
Beispiele						
22 000 kg	3140	3466	9.	3208	13.	- 7%
24 000 kg	3284	3628	8.	3307	14.	- 9%
27 000 kg	3565	3871	10.	3456	15.	- 11%

CH = arithmetisches Mittel Schweiz; FR = Tarif, inkl. Indexierung von 5% ab 1.1.2006, gemäss Gesetz vom 12. Oktober 2004

1. Rang = teuerster der Schweiz

* Pauschale Sattelschlepper (bisher 1761 Franken, Vorschlag 1750 Franken) + Tarif Sattelanhänger gemäss Nutzlast.

Obwohl die Klassierung des Kantons zufrieden stellend ist, muss der Tarif angepasst werden, damit die Kohärenz zwischen einer Konfiguration Lastwagen/Anhänger und derjenigen eines Sattelschleppers/Sattelanhängers gewahrt bleibt.

1.4.4 Gesellschaftswagen (Autocars) mit mehr als 25 Sitzplätzen

An die 70 Fahrzeuge mit insgesamt 2900 Plätzen sind steuerpflichtig, der Tarif beträgt 60 Franken pro Passagiersitz. Der Vorschlag sieht für Fahrzeuge grosser Kapazität (über 25 Plätze) eine Tarifsenkung auf 48 Franken pro Passagiersitz vor. 55 Fahrzeuge mit einer Gesamtkapazität von 2600 Plätzen wären betroffen. Die Folge wäre eine Bruttoreduktion des Steuerertrags von 30 000 Franken oder 17%.

Besteuerung nach Anzahl Sitzplätzen	Bisher			Vorschlag		
	Tarif		Rang	Tarif		Änderung
	CH	FR		FR	Rang	
Beispiel						
50	2336	3000	5.	2400	13.	- 20%
60	2556	3600	4.	2880	7.	- 20%

CH = arithmetisches Mittel Schweiz; FR = Tarif, inkl. Indexierung von 5% ab 1.1.2006, gemäss Gesetz vom 12. Oktober 2004

1. Rang = teuerster der Schweiz

1.5 Kommentar zu den geänderten Bestimmungen

Artikel 7

Artikel 7 «Steuergrundlage» führt verschiedene Fahrzeug- und Anhängerarten ein.

In Absatz 1 wird die Fahrzeugart «Sattelschlepper» eingefügt; es handelt sich dabei um Sattelschlepper mit einem Gesamtgewicht grösser als 3500 kg, die gemäss dem Vorschlag unter Ziffer 1.4.3 pauschal besteuert würden.

In Absatz 2 wird nach den Motorrädern der Begriff «ähnliche Gefährte» eingefügt: diese allgemeine Formel beinhaltet die Seitenwagenmotorräder, Motorräder-Dreirad, dreirädrigen Motorfahrzeuge und Kleinmotorfahrzeuge und hat die notwendige Flexibilität für neue Fahrzeugarten. Zudem sind in diesem Absatz die leichten Sattelschlepper aufgeführt (Gesamtgewicht unter 3500 kg), die jetzt schon aufgrund des Hubraumes besteuert werden.

Absatz 3 erwähnt nunmehr die Transportanhänger und Transportsattelanhänger. Deren Tarife sind zwar im Anhang aufgeführt, ihre Besteuerungsgrundlage ist im BMfzG aber nicht angegeben und muss erläutert werden.

Schliesslich werden in Absatz 4 die Kleinbusse erwähnt, gemäss Artikel 11 der Bundesverordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge. Kleinbusse werden heute schon noch nach der Anzahl Sitzplätze besteuert.

Anhang

Im Anhang des BMfzG werden zum einen neue Fahrzeugarten eingefügt, zum anderen werden die Steuertarife einiger Fahrzeugarten angepasst.

Der Kreis der Fahrzeuge, die unter Ziffer 7 des Tarifs fallen, wurde erweitert. Gemäss der bisherigen Praxis beinhaltet er nun auch die Motorschlitten.

Der Kreis der Fahrzeuge, die unter Ziffer 8 des Tarifs fallen, wurde erweitert. Gemäss der bisherigen Praxis beinhaltet er nun auch die dreirädrigen Motorfahrzeuge und Kleinmotorfahrzeuge.

Der Kreis der Fahrzeuge, die unter Ziffer 9 des Tarifs fallen, wurde erweitert. Gemäss der bisherigen Praxis beinhaltet er nun auch die leichten Sattelschlepper.

Der Kreis der Fahrzeuge, die unter Ziffer 10 des Tarifs fallen, wurde erweitert. Gemäss der bisherigen Praxis beinhaltet er nun auch die Sattelmotorfahrzeuge, genauer Sattelschlepper mit Sattelanhänger, die zusammen unter einer einzigen Kontrollschildnummer immatrikuliert sind. Der Tarif wird gemäss den Grundsätzen unter Ziffer 1.4.1 geändert.

Der Kreis der Fahrzeuge, die unter Ziffer 11 des Tarifs fallen, wurde erweitert. Gemäss der bisherigen Praxis beinhaltet er nun auch die Kleinbusse. Der Tarif ist nunmehr degressiv, weil eine neue Tarifklasse für Fahrzeuge ab 25 Sitzplätze eingeführt wurde (vgl. Grundsätze unter Ziffer 1.4.4). Zudem wurde im Tarif die 33%-Ermässigung für Fahrzeuge zum Schülertransport festgehalten. Diese leitet sich von der Anzahl registrierter Kinderplätze auf dem Fahrzeugausweis ab, die im Verhältnis 3 Kinderplätze für 2 Erwachsenenplätze berechnet werden.

Ziffer 12 des Tarifs legt die Besteuerungspauschale der Sattelschlepper mit einem Gesamtgewicht grösser als 3500 kg gemäss der Grundsätze unter Ziffer 1.4.3 fest.

Der Kreis der Fahrzeuge, die unter Ziffer 14 des Tarifs fallen, wurde der bisherigen Praxis angepasst. Der Tarif wurde gemäss den Grundsätzen der Ziffern 1.4.2 und 1.4.3 geändert. Zusätzlich wurde im Tarif die Besteuerungs-Obergrenze für Ausnahmeanhänger festgehalten.

2. BETEILIGUNG DER GEMEINDEN AN DEN ERHEBUNGSKOSTEN

2.1 Begründung der Massnahme

Gemäss Artikel 1 Abs. 3 BMfzG vergütet der Staat den Gemeinden 30% netto der Motorfahrzeug- und Anhängersteuern. Die Erhebungskosten von beinahe zwei Millionen Franken pro Jahr gehen zurzeit ausschliesslich zu Lasten des Staates. Folglich ist es gerechtfertigt, dass diese Kosten auch von den Gemeinden im gleichen Verhältnis wie der Prozentsatz deren Vergütung mitgetragen werden.

2.2 Kommentar zu den geänderten Bestimmungen

Artikel 8 Abs. 1

Artikel 8 wurde neu strukturiert. Der Verweis auf die Zuständigkeit des Staatsrates bleibt erhalten, während die Bezeichnung der zuständigen Behörde für die Festsetzung der Steuer hinfällig geworden ist, da nunmehr das Gesetz vom 7. Mai 1996 über das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt (ASSG) festlegt, dass das ASS für die Erhebung der Fahrzeugsteuer und der Schiffssteuer zuständig ist.

Artikel 8 Abs. 2

Die Gemeinden müssen die Erhebungskosten der Steuer im gleichen Verhältnis mittragen, wie sie vergütet werden. Gemäss Artikel 24 Abs. 3 ASSG werden die Dienstleistungen, die das Amt dem Staat erbringt, insbesondere

die Erhebung der Fahrzeug- und Schiffssteuern, sowie die Dienstleistungen, die der Staat für das Amt erbringt, zum Selbstkostenpreis verrechnet. Der entsprechende Kostensatz des ASS wurde in den letzten Jahren regelmässig gesenkt (von 3,2% auf 2,4% ab 2006). Nachstehend eine Tabelle mit der Verteilung des Erlöses der Fahrzeug- und Anhängersteuer zwischen den Nutznießern.

Beispiel	Bisher	Vorschlag
Einkassierte Steuer netto	100.–	100.–
<i>Verteilung:</i>		
ASS	2.40	2.40
Staat	67.60	68.32
Gemeinden	30.–	29.28

3. AUSWIRKUNGEN

3.1 Finanzielle Auswirkungen für den Staat und die Gemeinden

Die finanziellen Auswirkungen der unter Ziffer 1 und 2 vorgeschlagenen Änderungen werden nachstehend dargestellt.

3.1.1 Entwicklung des Erlöses der Fahrzeug- und Anhängersteuern

Die punktuellen Tarifsenkungen sind im Einzelnen:

Ziffer	Fahrzeugart	Veränderung in Fr.	Veränderung in %
1.4.1.	Lastwagen	- 135 000	- 4%
1.4.2.	Anhänger	- 315 000	- 13%
1.4.3.	Sattelmotorfahrzeuge (Sattelschlepper und Sattelanhänger)	- 60 000	- 6%
1.4.4.	Autocars mit über 25 Sitzplätzen	- 30 000	- 17%
	Gesamtbetrag	- 540 000	

Nachfolgend ein Überblick über die Budgetentwicklung 2005–2006:

Bezeichnung	Budget 2005	Budget 2006	Änderung
Motorfahrzeug- und Anhängersteuern	70 906 000	* 76 140 000	+ 5 234 000
- punktuelle Tarifsenkungen (Ziffer 1 des Entwurfs, Details oben)	keine	540 000	- 540 000
- Erhebungskosten (2005: 2,9%, 2006: 2,4%), ohne Bootssteuern	2 056 270	1 814 400	241 870
= Nettoerlös der Motorfahrzeug- und Anhängersteuern	68 849 730	73 785 600	+ 4 935 870

* die Erhöhung des Steuerertrags ist hauptsächlich auf die 5%-Indexierung des Tarifs auf den 1. Januar 2006 zurückzuführen.

3.1.2 Aufteilung Kanton/Gemeinden des Nettoerlöses der Fahrzeug- und Anhängersteuern

	Budget 2005	Budget 2006	Änderung
Steuererlös zugunsten des Kantons (70%)	49 634 200	52 920 000	+ 3 285 800
- Erhebungskosten zulasten des Kantons	2'056'270	1 270 080	786 190
= Nettoerlös für den Kanton	47 577 930	51 649 920	+ 4 071 990
Steuererlös zugunsten der Gemeinden (30%)	21 271 800	22 680 000	+ 1 408 200
- Erhebungskosten zulasten der Gemeinden (Ziffer 2 des Entwurfs)	Keine	544 320	- 544 320
= Nettoerlös für die Gemeinden	21 271 800	22 135 680	+ 863 880

3.2 Andere Auswirkungen

Der Entwurf hat keine Auswirkungen auf Personal und Aufgabenteilung zwischen dem Staat und den Gemeinden. Er entspricht dem Bundesrecht und ist Europaverträglich. Er untersteht auch nicht dem Finanzreferendum.

4. SCHLUSSFOLERUNG

Im Bereich des Strassentransports zeigen verschiedene nationale Vergleiche auf, dass die Steuerlast für Lastwa-

gen, Anhänger, Sattelschlepper, Sattelanhänger und Gesellschaftswagen (Autocars) im Kanton Freiburg deutlich über dem Schweizer Mittel liegt. Dies verleitet unsere Transporteure, ihre Fahrzeuge in steuergünstigeren Kantonen mittels gewisser Arrangements (Briefkastenfirmen usw.) zu immatrikulieren. Diese Verlagerung wird sich noch verstärken, weil der Nachbarkanton Bern eine Gesetzesänderung in die Vernehmlassung geschickt hat, die eine Tarifsenkung von nahezu 50% für Anhänger mit einem Gesamtgewicht grösser als 3500 kg vorsieht. Mittelfristig ist mit einem Steuerausfall von schätzungsweise 355 000 bis 710 000 Franken zu rechnen, falls die bisherigen Tarife für diese Kategorien nicht gesenkt werden. Deshalb wird die Anpassung gewisser Tarife vorgeschlagen. Insgesamt beläuft sich die Senkung auf 540 000 Franken, gemäss Aufstellung unter Ziffer 3.1. Nach dieser Anpassung befinden sich die neuen Tarife immer noch über dem Schweizer Mittel, sind aber innerhalb der Fahrzeugarten (Personenwagen, Nutzfahrzeuge, Motorräder usw.) mehr oder weniger auf gleichem Niveau. Damit ist die kantonale Steuerbelastung zwischen Transportunternehmen und Privatpersonen ausgeglichen.

Mit der Indexierung der Tarife und der Entwicklung des Fahrzeugbestands werden die Einbussen, die durch die Steuersenkungen entstehen werden, sowohl für den Staat wie auch für die Gemeinden mehr als wettgemacht.

Loi

du

modifiant la loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

Vu le message du Conseil d'Etat du 20 septembre 2005;
Sur la proposition de cette autorité,

Décrète:

Art. 1

La loi du 14 décembre 1967 sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVA; RSF 635.4.1) est modifiée comme il suit:

Art. 7 Base d'imposition

¹ Les cyclomoteurs, tracteurs agricoles, tracteurs à sellette, machines de travail et autres machines analogues sont soumis à un impôt uniforme par catégorie de véhicules.

² Les voitures automobiles, les motocycles et autres engins assimilables, les tracteurs à sellette légers, les tracteurs et les véhicules utilitaires jusqu'à 999 kg de charge utile sont imposés en fonction de la cylindrée du moteur.

³ Les véhicules automobiles d'une charge utile de 1000 kg et plus, les remorques et semi-remorques de transport sont imposés en fonction de la charge utile.

⁴ Les minibus et les autocars sont imposés en fonction du nombre de places assises, siège du conducteur non compris.

Art. 8 Procédure

¹ La procédure de taxation et d'encaissement des impôts est déterminée par le Conseil d'Etat par voie d'ordonnance.

Gesetz

vom

zur Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

nach Einsicht in die Botschaft des Staatsrates vom 20. September 2005;
auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

Art. 1

Das Gesetz vom 14. Dezember 1967 über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzG; SGF 635.4.1) wird wie folgt geändert:

Art. 7 Steuergrundlage

¹ Die Motorfahräder, Landwirtschaftstraktoren, Sattelschlepper, Arbeitsmaschinen und ähnliche Motorfahrzeuge werden nach Fahrzeugkategorien einheitlich besteuert.

² Die Personenwagen, Motorräder und ähnliche Motorfahrzeuge, die leichten Sattelschlepper, Traktoren und Nutzfahrzeuge bis 999 kg Nutzlast werden auf Grund des Motor-Hubraumes besteuert.

³ Die Motorfahrzeuge mit einer Nutzlast von 1000 kg und mehr, die Transportanhänger und Transportsattelanhänger werden auf Grund der Nutzlast besteuert.

⁴ Die Kleinbusse und Gesellschaftswagen (Autocars) werden auf Grund der Sitzplätze besteuert. Der Führersitz wird nicht gezählt.

Art. 8 Verfahren

¹ Der Staatsrat bestimmt das Taxationsverfahren und das Verfahren der Steuereinzahlung auf dem Verordnungsweg.

² L'Etat facture aux communes une quote-part aux frais de perception équivalente à celle de la rétrocession des impôts.

ANNEXE

Tarif des impôts sur les véhicules automobiles et les remorques (base 152,6 pts)

	Impôt annuel Fr.
Intitulé du chiffre 7	
7. Motocycles, luges à moteur: ...	
Intitulé du chiffre 8 et 3^e tiret	
8. Motocycles-side-cars, motocycles-tricars, tricycles et quadricycles à moteur: ... – supplément pour siège arrière	[40.–]
Intitulé du chiffre 9	
9. Voitures automobiles, tracteurs à sellette légers, tracteurs et véhicules utilitaires jusqu'à 999 kg de charge utile: ...	
Chiffres 10 à 12	
10. Camions, véhicules articulés: – de 1 à 1,499 tonne de charge utile – de 1,5 à 1,999 tonne de charge utile – de 2 à 2,999 tonnes de charge utile – de 3 à 3,999 tonnes de charge utile	550.– 780.– 960.– 1160.–

² Der Staat fakturiert den Gemeinden die Steuererhebungskosten im gleichen Verhältnis, wie er ihnen Steuern vergütet.

ANHANG

Steuertarif für Motorfahrzeuge und Anhänger (Indexstand 152,6 Punkte)

	Jährliche Steuer Fr.
Überschrift von Ziff. 7	
7. Motorräder, Motorschlitten: ...	
Überschrift von Ziff. 8 und 3. Strich	
8. Motorradseitenwagen, Motorrad-Dreiräder, dreirädrige Motorfahrzeuge und Kleinmotorfahrzeuge: ... – zusätzliche Steuer für Soziussitz	[40.–]
Überschrift von Ziff. 9	
9. Personenwagen, leichte Sattelschlepper, Traktoren und Nutzfahrzeuge bis 999 kg Nutzlast: ...	
Ziffern 10–12	
10. Lastwagen, Sattelmotorfahrzeuge: – von 1 bis 1,499 Tonnen Nutzlast – von 1,5 bis 1,999 Tonnen Nutzlast – von 2 bis 2,999 Tonnen Nutzlast – von 3 bis 3,999 Tonnen Nutzlast	550.– 780.– 960.– 1160.–

– de 4 à 4,999 tonnes de charge utile	1360.–
– de 5 à 5,999 tonnes de charge utile	1560.–
– de 6 à 6,999 tonnes de charge utile	1695.–
– de 7 à 7,999 tonnes de charge utile	1830.–
– de 8 à 14,999 tonnes de charge utile, par tonne supplémentaire	135.–
– dès 15 tonnes de charge utile, par tonne supplémentaire	130.–
11. Minibus, autocars:	
– de 10 à 24 places, par place assise pour passager	60.–
– dès 25 places, par place assise pour passager	48.–
– une réduction de 33% est accordée aux véhicules affectés exclusivement aux transports scolaires	
12. Tracteurs à sellette	1750.–

***Intitulé du chiffre 14 et let. a à d, let. f et g, 2^e tiret,
et let. h à j (nouvelles)***

14. Remorques ou semi-remorques:	
a) derrière des motocycles légers	[12.–]
b) derrière des motocycles et autres engins assimilables	[23.–]
c) caravanes	[104.–]
d) remorques de transport de choses et d'engins de sport:	
– jusqu'à 499 kg de charge utile	125.–
– de 500 à 999 kg de charge utile	175.–
– de 1 à 1,999 tonne de charge utile	260.–
– de 2 à 2,999 tonnes de charge utile	340.–
– de 3 à 3,999 tonnes de charge utile	425.–
– de 4 à 4,999 tonnes de charge utile	510.–

– von 4 bis 4,999 Tonnen Nutzlast	1360.–
– von 5 bis 5,999 Tonnen Nutzlast	1560.–
– von 6 bis 6,999 Tonnen Nutzlast	1695.–
– von 7 bis 7,999 Tonnen Nutzlast	1830.–
– von 8 bis 14,999 Tonnen Nutzlast, für jede zusätzliche Tonne Nutzlast	135.–
– ab 15 Tonnen Nutzlast, für jede zusätzliche Tonne Nutzlast	130.–
11. Kleinbusse, Gesellschaftswagen (Autocars):	
– von 10 bis 24 Plätze, pro Passagiersitzplatz	60.–
– ab 25 Plätzen, pro Passagiersitzplatz	48.–
– die Steuer wird für Fahrzeuge, die ausschliesslich für den Schülertransport verwendet werden, um 33% ermässigt	
12. Sattelschlepper	1750.–

***Überschrift von Ziff. 14 und Bst. a–d, Bst. f und g, 2. Strich,
und Bst. h–j (neu)***

14. Anhänger oder Sattelanhänger:	
a) von Kleinmotorrädern	[12.–]
b) von Motorrädern und ähnlichen Motorfahrzeugen	[23.–]
c) Wohnanhänger und Sattelwohnanhänger	[104.–]
d) Sachtransport- und Sportgeräteanhänger:	
– bis 499 kg Nutzlast	125.–
– von 500 bis 999 kg Nutzlast	175.–
– von 1 bis 1,999 Tonnen Nutzlast	260.–
– von 2 bis 2,999 Tonnen Nutzlast	340.–
– von 3 bis 3,999 Tonnen Nutzlast	425.–
– von 4 bis 4,999 Tonnen Nutzlast	510.–

– de 5 à 5,999 tonnes de charge utile	595.–
– de 6 à 6,999 tonnes de charge utile	680.–
– de 7 à 7,999 tonnes de charge utile	765.–
– de 8 à 8,999 tonnes de charge utile	850.–
– par tonne supplémentaire	55.–
f) remorques de travail	[52.–]
g) [remorques derrière des chariots de travail:]	
– l'impôt de la remorque derrière un chariot de travail est compris dans l'impôt du véhicule tracteur	
– l'impôt de la remorque derrière un chariot de travail agricole est compris dans l'impôt du véhicule tracteur	
– les remorques destinées à être accouplées derrière un tracteur industriel sont assujetties à un seul impôt, soit à celui de la remorque dont la charge utile est la plus élevée	
h) semi-remorques de transport de choses et d'engins de sport:	
– tarif selon la lettre d avec réduction de 10%	
i) spéciales:	
– tarif selon la lettre d avec plafond maximal de 9,999 tonnes de charge utile	
j) de transport de personnes:	
– par place assise pour passager	48.–

Art. 2

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

– von 5 bis 5,999 Tonnen Nutzlast	595.–
– von 6 bis 6,999 Tonnen Nutzlast	680.–
– von 7 bis 7,999 Tonnen Nutzlast	765.–
– von 8 bis 8,999 Tonnen Nutzlast	850.–
– für jede zusätzliche Tonne Nutzlast	55.–
f) Arbeitsanhänger	[52.–]
g) [Anhänger von Arbeitskarren:]	
– Die Steuer für den Anhänger an einem Arbeitskarren ist in der Steuer für das Zugfahrzeug inbegriffen	
– Die Steuer für einen Anhänger an einem landwirtschaftlichen Arbeitskarren ist in der Steuer für das Zugfahrzeug inbegriffen	
– Mehrere Anhänger an gewerblichen Traktoren unterliegen einer einzigen Steuer, nämlich der Steuer für den Anhänger mit der grössten Nutzlast	
h) Sattelsachentransportanhänger und Sattelsportgeräteanhänger:	
– Tarif gemäss Bst. d mit einer Ermässigung von 10%	
i) Ausnahmeanhänger:	
– Tarif gemäss Bst. d mit einer maximalen Nutzlast von 9,999 Tonnen	
j) Personentransportanhänger:	
– pro Passagiersitzplatz	48.–

Art. 2

Der Staatsrat legt das Inkrafttreten dieses Gesetzes fest.